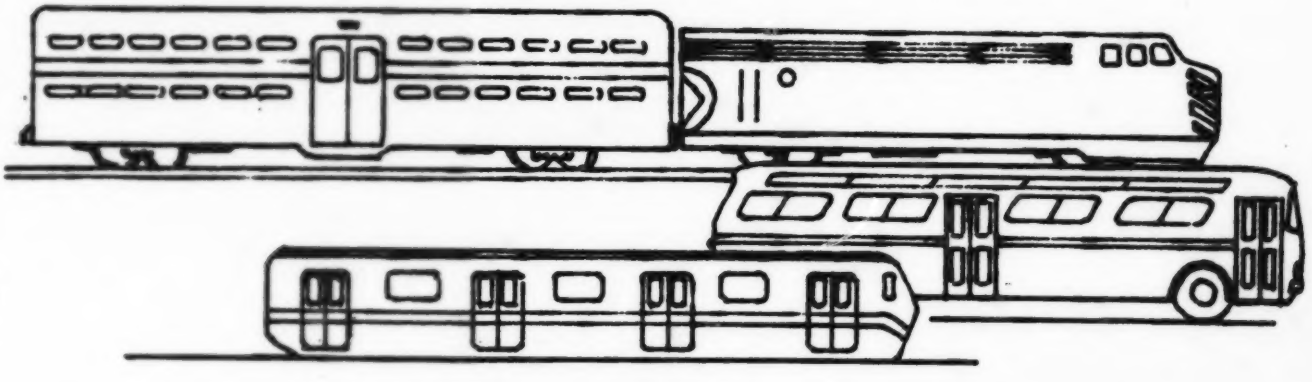
2 0M

Le transport en commun un choix régional

Mémoire
présenté au
Ministère des Transports
du Québec

Septembre 1982



Dorion · Hudson · Île Perrot · Pincourt · Terrasse-Vaudreuil · Vaudreuil

Vendredi le 1er octobre 1982

Secrétariat des Commissions Parlementaires
Assemblée Nationale
A l'attention de Monsieur Jean Bédard, greffier
Hôtel du Gouvernement
Chambre 6
Québec (Québec)
G1A 1R4

Monsieur le greffier,

Objet: Le transport en commun un choix régional, mémoire présenté au Gouvernement du Québec (Ministère des transports)

Vous trouverez sous pli copie du mémoire dont le sujet apparaît en rubrique.

Les municipalités de Dorion, de Vaudreuil, de Hudson, de l'Ile-Perrot, de Pincourt et de Terrasse-Vaudreuil ont commandé une étude afin de soumettre le présent mémoire. Le document présente l'essentiel de la position des municipalités de même que les recommandations qui découlent de l'analyse de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal.

En espérant le tout à votre entière satisfaction, recevez, Monsieur le greffier, l'expression de nos salutations distinguées.

Maire Gaudreau
Terrasse-Vaudreuil

Maire Sénéchal
Pincourt

Maire Graham
Dorion

Maire Bradburry
Hudson

Maire Bédard
Vaudreuil

Maire Bleau
Ile Perrot

/lch
P.J.

Table des matières

		Page
	INTRODUCTION	
1.	HISTORIQUE	1
2.	L'ESSENCE DE LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE	3
	2.1 Objectifs gouvernementaux	3
	2.2 Cadre institutionnel	5
	2.3 Cadre financier	6
	2.4 Responsabilités financières	9
3.	REACTION AU DOCUMENT "LE TRANSPORT EN COMMUN UN CHOIX REGIONAL"	13
	3.1 Commentaires sur le chapitre 7	13
	3.2 Commentaires sur le chapitre 8	20
	3.3 Commentaires sur le chapitre 9	26
	3.4 Commentaires sur le chapitre 10	27
4.	REFLEXIONS ET COMMENTAIRES	28
	4.1 Partage des responsabilités financières	28
	4.2 La tarification	31
	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	
	ANNEXE	

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le 16 juin 1982, le Ministre Michel Clair soumettait à la région de Montréal et à ses représentants la proposition gouvernementale d'une réforme du cadre institutionnel et financier de même que la structure tarifaire des modes de transport en commun.

Au cours de la période estivale, le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) a tenu des assemblées publiques dans le but d'informer la population sur le contenu de la réforme. Antérieurement les conseils municipaux de la région avaient reçu la visite des représentants du COTREM.

Etant donné le degré de complexité du contenu de la proposition, il s'avérait difficile pour les différentes municipalités de petites tailles, de réagir au contenu de la proposition, faute de moyens techniques adéquats. Les municipalités de Dorion, de Vaudreuil, de l'Ile-Perrot, de Hudson, de Pincourt et de Terrasse-Vaudreuil étant les municipalités directement impliquées de par leur appartenance au territoire C (tel que défini par la proposition gouvernementale), décidèrent de concerter leur action lors d'une assemblée de la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges. A cet effet, une étude fut commandée afin de réaliser le mémoire ci-joint.

La première section du mémoire se veut un bref historique de l'évolution du transport en commun dans la région concernée.

Le chapitre 2, présente de façon succincte, l'essentiel de la proposition gouvernementale sur la réforme du transport en commun.

Au chapitre 3, un résumé de la position des municipalités instigatrices de ce texte est présenté sous forme de recommandations.

Finalement, la dernière section se penche sur la question de la tarification des services de transport en commun et présente quelques réflexions.

ETANT DONNE QUE LES VILLES DE DORION, VAUDREUIL, HUDSON, PINCOURT, ILE-PERROT ET TERRASSE-VAUDREUIL SONT LES AUTEURS DU PRESENT MEMOIRE, NOUS ALLONS REFERER A CES VILLES DANS LE TEXTE SOUS L'APPELLATION DE: LE GROUPE.

1–HISTORIQUE

1. HISTORIQUE

La fin de l'ère duplessiste au Québec a coincidé avec le début de la Révolution Tranquile et à une mutation de l'économie québécoise: en effet, d'agricole qu'elle était, elle devint industrielle.

Si des modifications dans l'orientation politique suscitèrent ce renouveau économique, n'oublions pas de souligner les changements de la société québécoise.

En effet, les Québécois délaissèrent graduellement les quartiers urbains pour devenir banlieusards. C'est ainsi que la Rive-Sud (Longueuil, St-Hubert, Brossard et Boucherville) connût une croissance remarquable. Au nord, la fusion des quinze municipalités de l'Ile Jésus qui donna naissance à Laval, créa un autre pôle de développement. A l'est, Repentigny et Pointe-aux-Trembles s'avérèrent les centres d'attraction. Finalement, à l'ouest, le West Island proprement dit et les municipalités à l'extérieur de l'Ile de Montréal (l'Ile-Perrot, Dorion, Vaudreuil ...) furent la pierre angulaire du développement.

Ce phénomène a suscité un changement radical au niveau du transport des personnes et des marchandises. En effet, le lieu de travail demeurant toujours pour ainsi dire Montréal, des problèmes

importants surgirent quant aux déplacements.

Ces événements amenèrent la création de commissions de transports telles la CTCUM, la CTL et la CTRSM.

Nord-américains de culture, les québécois conservèrent durant cette période, l'habitude du déplacement en voiture. Cependant, la crise du pétrole de 1974, reliée à une congestion de plus en plus difficile à solutionner, forcèrent les autorités publiques à réagir. Bref, le manque de concertation et de coordination des politiques de transport en commun ressortait clairement: chacun avait tenté de résoudre son problème, sans toutefois le planifier dans un contexte régional.

Après maintes tentatives et études, le gouvernement proposa à l'été 1982, une réforme sur le transport en commun dans la région de Montréal.

2–L'essence de la proposition gouvernementale

2. L'ESSENCE DE LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE

Le gouvernement québécois vise plusieurs objectifs en proposant sa politique de transport en commun pour la région de Montréal. Ces objectifs sont, principalement, d'ordre social et financier s'appuyant sur l'équité et le bien être. La responsabilité se partage parmi les bénéficiaires qui sont le gouvernement, les municipalités, les usagers et les non-usagers dans une proportion qui fait l'objet de leur présente proposition.

2.1 Objectifs gouvernementaux

Les objectifs du gouvernement sont:

- de diminuer sa quote-part au financement des déficits d'exploitation des présents réseaux et du financement du métro (construit après le 1er janvier 1980). Présentement ces coûts sont absorbés par le gouvernement, c'est donc dire par l'ensemble de la population du Québec et ont depuis atteint un seuil critique de 273.5 millions soit 41,8% de la dépense totale dans le régime actuel ou 242 millions soit 36.8% dans le régime proposé pour 1982. Cette proportion diminuera au cours des prochaines années pour atteindre en 1985, 35.7% dans le nouveau régime.

- que les municipalités soient appelées à assumer la juste part des déficits encourus pour le maintien du service dont elles bénéficient.

- que les usagers soient appelés à payer proportionnellement plus pour les bénéfices reçus compte tenu de l'augmentation des dépenses totales. Proportion proposée à 31.8% au lieu de 31.9% en 1982 et devant atteindre 33.6% au lieu de 31.9% en 1985.

- que les non-usagers soient appelés à payer pour les bénéfices qu'ils reçoivent: congestion routière diminuée pour les automobilistes, plus grand bassin de recrutement pour les entreprises.

- d'intégrer les présents exploitants de façon à éliminer la duplication des services pour réduire les dépenses.

- que les usagers qui voyagent sur de courte distance ne soient pas financièrement pénalisés par rapport à ceux qui voyagent sur de longue distance.

- que les municipalités soient impliquées dans la planification et la coordination des réseaux qui les desservent localement et régionalement compte tenu des besoins de la population.

2.2 Cadre institutionnel

Le cadre institutionnel actuel et proposé.

Actuellement les municipalités qui composent la M.R.C. sont appelées à éponger les déficits d'exploitation du réseau Métropolitain-Provincial qui les dessert mais n'ont aucun recours sur la planification et le niveau de service qui leur est imposé.

Pour ce qui est du déficit du train de banlieu, il est assumé par le Gouvernement du Québec qui subventionne la compagnie C. P..

Dans le cadre de la proposition gouvernementale, ces deux modes de transport seront sous l'emprise du palier régional tout comme le métro et les métros de surface.

La M.R.C. Vaudreuil-Soulanges a la responsabilité de l'aménagement du territoire dont le transport est une des principales composantes. C'est pourquoi la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges aura la responsabilité de planifier un réseau de transport local pour assurer l'efficacité du transport à caractère régional.

L'instauration du système de transport local devra être planifiée et coordonnée de manière à accroître l'utilisation et l'efficacité du transport en commun. C'est pourquoi la M.R.C. Vaudreuil-Soulanges devra faire l'inventaire des ressources disponibles

sur place pour maximiser le service et l'utilisation (l'utilisation par exemple du Métropolitain-Provincial, des autobus scolaires (petits et gros), des taxis, etc.). Le gouvernement recommande d'ailleurs d'utiliser les services des transporteurs privés ou publics pour assurer un service adéquat.

2.3 Cadre financier

Le cadre financier actuel.

Le financement du transport en commun est assumé présentement par le gouvernement, les usagers et les municipalités. Pour le gouvernement, cette participation financière touche les déficits d'exploitation des différents exploitants, subventions 40% des revenus passagers, 110% de la réduction accordée aux passes mensuelles (CTCUM, CTL, CTRSM, CN et CP) le financement du métro (60% avant le 1er janvier 1980 et 100% après le 1er janvier 1980).

Les municipalités, qui sont à l'intérieur d'un territoire juridique d'une commission de transport (CUM - CTCUM, Laval - CTL, Rive-Sud - CTRSM) contribuent aux déficits d'exploitation et au financement des immobilisations sur leur territoire (métro - CUM et Longueuil). Pour les municipalités à l'extérieur de ces territoires, elles sont appelées à contribuer principalement aux déficits d'ex-

ploitation des services offerts par autobus (à l'exception du réseau extérieur de la CTL).

Pour les municipalités de la M.R.C. Vaudreuil-Soulanges, cette situation se résume dans l'exploitation du Métropolitain-Provincial qui les dessert. Les usagers et les contribuables de la province assument le reste (40% des revenus générés et 110% de la passe mensuelle). Cette participation se traduit par une contribution de l'ordre de 0.062 $/100,00 $ de la base de taxation foncière. Les services de transports assurés par C. P. sont payés par les usagers, et les gouvernements fédéral et provincial à même les revenus d'impôt sur le revenu.

Le cadre financier proposé.

Le gouvernement propose de nouvelles structures institutionnelles pour assumer la responsabilité et l'administration du transport en commun, il propose un nouveau partage des responsabilités financières tel que présenté au tableau suivant:

Partage des responsabilités

financières pour le régime actuel et proposé

PARTAGE FINANCIER	R: Régional ORT M: Municipal G: Gouvernemental	REGIMES					
		Actuel			Proposé		
		R	M	G	R	M	G
IMMOBILISATIONS	Caractère régional . Métro . Métro de surface . Train de banlieu . Autobus régionaux	0	40	60	10	30	60
	Caractère local . Gare . Autobus	0	25	75	0	25	75
EXPLOITATION*	Régionale	0	100	0	30	70	0
	Locale	0	100	0	0	100	0
INTEGRATION TARIFAIRE ET/OU COUT D'IMPLANTATION (SYSTEME)	Régionale	0	0	0	100	0	0
	Locale	0	0	0	0	100	0

* Après revenus des usagers et subventions gouvernementales.

2.4 Responsabilités financières

Responsabilité financière des participants

- Gouvernement
  - 60% des immobilisations à caractère régional
  - 75% des immobilisations à caractère local
  - Subvention égale à 40% des revenus générés avec une mesure de plafonnement de façon à ce que les subventions gouvernementales au fonctionnement ne puissent dépasser la contribution municipale et le total de la contribution municipale et régionale dans le cas de réseaux à caractère régional.

- M.R.C. Vaudreuil-Soulanges
  - 30% des immobilisations à caractère régional
  - 25% des immobilisations à caractère local
  - 70% du déficit d'exploitation régional (après subvention)
  - 100% du déficit d'exploitation local
  - 100% du coût de la mise sur pied du système local.

- O.R.T.
  - 10% des immobilisations à caractère régional
  - 30% déficit d'exploitation régional (après subvention)
  - 100% du coût de l'intégration tarifaire régionale.

Responsabilité financière des non-usagers
(sous l'hypothèse d'un régime instauré en 1982)

Les non-usagers devront contribuer par l'entremise de l'O.R.T. au service de transport en commun et ce pour les montants suivants:

- 10% du service de dette résultant des équipements à caractère régional: 15 300 000 $.

- 30% des déficits d'exploitation des services à caractère régional: 14 300 000 $.

- 100% de l'intégration tarifaire: 24 400 000 $.

Pour combler la participation du palier régional le gouvernement propose les revenus suivants qui est en fait la participation des non usagers et les sources de revenus pour l'O.R.T.

- postes de péages: 25 000 000 $.

- taxe sur l'essence déjà prélevée dans la région métropolitaine (2.2¢/litre): 20 000 000 $.

- taxe spéciale sur stationnement commerciaux dans la zone centrale (centre ville de Montréal): 7 000 000 $.

Contribution des partenaires au
financement du transport en commun 1982

Régime actuel
(000 $)

Dépenses totales	Exploitation Dette du métro	Partenaires	Contributions	$/100 $
653 803	500 603	Gouvernements	273 509 (41,8)	
	153 200	Usagers	208 252 (31,9)	
		CUM	134 480 (20,6)	0,374
		Laval	10 068 (1,54)	0,222
		Rive-Sud immédiate	11 365 (1,74)	0,229
		Autres municipalités	3 512 (0,54)	0,062(1)
		Déficits par C.N., C.P.	12 618 (1,93)	

(1) La base de taxation n'inclut pas les municipalités desservies par la CTL; en 1981 - 5 688 010 000 $

Contribution des partenaires
(sous l'hypothèse du régime actuel)
1982

Contribution des partenaires au financement du transport en commun 1982

Régime proposé

(000 $)

Dépenses totales	Exploitation Dette du métro	Partenaires	Contributions	$/100 $
658 243	505 043	Gouvernements	209 292 (31,8)	
	153 200	Usagers	242 007 (36,8)	
		CUM	127 610 (19,4)	0,356
		Laval	9 364 (1,42)	0,207
		Rive-Sud immédiate	9 554 (1,45)	0,192
		Autres municipalités	6 357 (0,97)	0,078
		Région financé par non-usagers	54 059 (8,2)	

Contribution des partenaires
(sous l'hypothèse du régime instauré)
1982

3–Réaction au document "Le transport en commun un choix régional"

3. REACTION AU DOCUMENT "LE TRANSPORT EN COMMUN UN CHOIX REGIONAL

Dans cette partie de notre mémoire nous examinons les diverses propositions explicites ou implicites contenues dans le document "LE TRANSPORT EN COMMUN UN CHOIX REGIONAL" (document ci-après). Cet examen suit l'ordre du document et porte sur le contenu des pages 41 à 89 inclusivement.

Etant donné que les villes de Dorion, Vaudreuil, Hudson, Pincourt, Ile-Perrot et Terrasse-Vaudreuil sont les auteurs du présent mémoire, nous allons référer à ces villes dans le texte sous l'appellation de: LE GROUPE.

A titre d'information, LE GROUPE comprenait une population totale de 34 031 habitants au recensement fédéral de 1981, ce qui représente 52.3% de la population totale du Comté de Vaudreuil-Soulanges.

3.1 Commentaires sur le chapitre 7. Un nouveau cadre institutionnel à la mesure des besoins.

7.1 La nécessité de reviser la structure actuelle.

LE GROUPE souscrit à l'a-propos de reviser les structures actuelles et ce surtout car "les municipalités financent ultimement le déficit des organismes publics de transport mais ces organismes

échappent en grande partie à leur contrôle". C'est-là, comme nous l'avons indiqué plus haut, le cas du GROUPE face au Métropolitain-Provincial [1].

7.2 Le partage des responsabilités dans une structure à deux paliers.

7.2.1 Le palier régional

Les recommandations faites en 7.2.1 nous semblent en partie déficientes. En effet elles accordent de vastes pouvoirs à l'O.R.T. tout en ne prévoyant ni droit de veto, ni droit d'appel de ces décisions. Nous comprenons facilement qu'il soit difficile d'accorder un droit de veto à chaque municipalité ou même à chaque conseil local de transport (C.L.T.). Cependant, il nous est difficile d'accepter que l'O.R.T. puisse fixer sans droit d'appel le niveau de service de transport régional pour LE GROUPE et donc le fardeau financier que nous devrons assumer. Nous croyons donc nécessaire qu'un organisme d'appel des décisions de l'O.R.T. soit prévu. Pour éviter le dédoublement des structures et profiter d'une certaine expertise déjà en place nous proposons que:

---

1) Métropolitain-Provincial n'existant plus, il faut comprendre maintenant la C.T.C.U.M.

RECOMMANDATION 1

La Commission des transport du Québec puisse entendre des appels d'un C.L.T. insatisfait du niveau de service sur son territoire, des tarifs sur son territoire et du calcul de sa part du déficit.

Nous croyons également important de préciser, bien que l'O.R.T. ait le rôle de "coordonner les services locaux et régionaux", donc:

RECOMMANDATION 2

LE GROUPE recommande qu'il revient aux seuls C.L.T. de déterminer les horaires et tarifs des services locaux.

7.2.2 Le palier local

On indique ici que le palier local peut être responsable d'exploiter des services à caractère régional. On ne donne comme exemple cependant que le métro et on ne précise pas le sens exact de services à caractère régional.

Dans le cas de LE GROUPE, on peut croire inutile de maintenir à la fois le service Métropolitain-Provincial et le train du C.P.. On peut au départ, penser que le maintien d'un seul de ces

services réduirait le déficit causé par le service régional que doit assumer LE GROUPE. On doit cependant souligner que si il était nécessaire d'établir un service local pour remplacer le service régional suspendu, par exemple un service d'autobus avec rabattement sur gares de train, qu'il est possible que LE GROUPE préfère de maintenir le service régional plutôt que d'installer le service local. En effet le système de partage des coûts (page 43 et 55 du document) prévoit que LE GROUPE finance 100% du déficit résiduel du réseau local du transport en commun mais 70% seulement du déficit résiduel du transport régional.

Si, à titre d'exemple fictif, l'abolition du service Métropolitain-Provincial (ligne 21) réduisait le déficit du transport en commun régional de 200 000 $, ceci représenterait un économie de 140 000 $ pour LE GROUPE et 60 000 $ pour la région. Cependant si pour que cette élimination d'un mode de transport puisse se réaliser, on doit mettre en place un service d'autobus local, se rabattant sur les gares dont le déficit est de 170 000 $, assumé à 100% par LE GROUPE, une telle opération ne serait pas intéressante pour LE GROUPE.

RECOMMANDATION 3

LE GROUPE recommande donc que l'O.R.T. puisse déclarer d'intérêt régional, et donc subventionner à 30% leur

déficit résiduel certains services de transports locaux et ce afin d'accroître l'efficacité globale du système.

7.3 L'organisation du transport au palier local

7.3.2 A l'extérieur du territoire juridique des commissions.

LE GROUPE comprend que le gouvernement favorise "l'octroi de contrats de services à un transporteur existant, sous le contrôle du conseil local" plutôt que "la constitution d'un nouvel organisme public de transport". Cependant, étant donné que chaque C.L.T. est composée d'élus locaux, responsables de leurs actes auprès de leur population, il nous semble nécessaire de reconnaître explicitement:

RECOMMANDATION 4

LE GROUPE recommande que chaque C.L.T. a le droit d'organiser comme bon lui semble les transports locaux.

Après tout c'est-là sa responsabilité (7.2.2, page 42). Si le gouvernement tient à privilégier les transporteurs existants, qu'il prévoie des mécanismes incitatifs appropriés.

7.4 Au palier régional un nouvel organisme décisionnel

7.4.1 Son territoire

Etant donné que la ligne de chemin de fer du C.P. se rend jusqu'à Rigaud.

Etant donné la proximité d'Hudson et de Rigaud.

Etant donné la pratique passée de charger le même prix aux usagers des déplacements Rigaud - Montréal et Hudson - Montréal (page 89 du document).

RECOMMANDATION 5

LE GROUPE recommande que Rigaud et Ste-Madeleine de Rigaud soient désignés comme partie du territoire C aux fins de la constitution de l'O.R.T. et qu'ils appartiennent à la zone tarifaire 8. LE GROUPE recommande qu'il en soit de même pour toutes les autres municipalités de la zone C, soit: Vaudreuil-sur-le-Lac, St-Lazare, Pointe-du-Moulin, Notre-Dame-de-l'Ile-Perrot et de l'Ile Cadieux.

7.4.2 Son contrôle

LE GROUPE est en faveur du projet gouvernemental.

7.4.3 Sa composition et son fonctionnement

Tout d'abord LE GROUPE est en accord général avec les principes de composition du Conseil de l'O.R.T.. Ceci dit, LE GROUPE aimerait que l'on précise le mécanisme de nomination des membres de la C.U.M.. En effet, il lui semble important qu'au moins deux membres de la C.U.M. représente les usagers du West Island, consommateurs des services de train, soit un pour les municipalités servies par le C.P. et un pour les municipalités servies par le C.N..

Quant à la composition du Comité Exécutif:

RECOMMANDATION 6

LE GROUPE croit qu'elle doit être le résultat d'élections de membres du Comité exécutif par le conseil de l'O.R.T..

Finalement LE GROUPE aimerait voir préciser la composition de la Commission consultatrice permanente: Qui en nommera les membres? A-t-on envisagé de faire voter les usagers comme dans les C.L.S.C.?

LE GROUPE aimerait souligner que le document passe sous silence la question du mode de prise de décisions à l'intérieur des C.L.T.. A son avis il serait approprié que les décisions soient

prises par un mécanisme de vote pondéré ou le vote de chaque maire serait pondéré par la population de sa ville. La majorité retenue serait celle des deux-tiers. Les décisions prises par ce mécanisme de votation porteront sur des domaines tels l'octroi de contrats, la fréquence des services locaux, les représentations à faire à l'O.R.T. .....

Au niveau du partage des coûts entre les municipalités, LE GROUPE croit qu'il n'y a pas suffisamment d'information permettant une prise de décision. Néanmoins, notons que les variables à retenir pour le partage des coûts doivent prendre en considération la population, l'assiette fiscale, le taux d'intégration.

3.2 Commentaires sur le chapitre 8

8.1 La nécessité d'une revision du cadre financier.

LE GROUPE souscrit à la nécessité de reviser le cadre financier du transport en commun. Il se doit cependant de souligner que la démonstration du fait que "la participation du gouvernement ..... dépasse ce que l'ensemble des citoyens ..... devrait financer compte tenu des bénéfices qu'ils en retirent, n'a pas été faite. Comment le gouvernement a-t-il quantifier ces bénéfices et quels chiffres a-t-il obtenus?

8.2, 8.3, 8.4 Les contributions des instances gouvernementales, municipales et régionales.

Etant donné l'interaction qui existe entre ces trois items, nous ne pouvons les discuter séparément.

Affirmons tout d'abord que LE GROUPE est d'accord avec un financement des revenus générés plutôt qu'un financement des déficits puisqu'il s'agit là d'une incitation à une saine gestion et vise à encourager l'utilisation du transport en commun. Par contre, il ne nous est pas possible de souscrire à l'introduction d'une mesure de plafonnement qui assure que le déficit avant subvention sera comblé au maximum à 50% par la subvention liée aux revenus générés. En effet, ceci peut réduire fortement les incitations à accroître les revenus générés par un service de meilleur qualité puisqu'à la marge chaque dollar de revenus additionnels rapporte rien en terme de subvention.

RECOMMANDATION 7

LE GROUPE recommande donc qu'il n'y ait pas de plafonnement des subventions gouvernementales.

LE GROUPE est en faveur de l'interruption des subventions aux services hors territoire et favorise l'introduction de mesures visant à accroître la productivité des commissions de transports.

Sur ce dernier point cependant, LE GROUPE trouve la proposition du gouvernement beaucoup trop imprécise et aimerait être assuré que ces mesures n'auront pas pour effet d'accroître la part des coûts devant être supportés par les municipalités à un niveau plus élevé que celui prévu par les diverses formules du document.

Le maintien de la contribution de 75% pour l'achat d'autobus est acceptable mais à condition que cette subvention s'applique au prix le plus bas qu'un C.L.T. peut obtenir.

RECOMMANDATION 8

Tout coût supplémentaire lors d'achat d'autobus engendré par une politique d'achat au Québec serait financé à 100% par le Gouvernement du Québec.

LE GROUPE est d'accord pour payer 100% du déficit résiduel du réseau local d'autobus et 70% du déficit résiduel des services à caractère régional partagé selon "le service rendu". Quel est le sens exact de cette dernière expression? Selon certains documents, une des formules de répartition du déficit de la ligne du C.P. tient compte des voitures-kilomètres, ce qui peut être une mesure du service rendu, et de la population pondérée par un coefficient d'intégration, ce qui n'est pas une mesure du service rendu.

RECOMMANDATION 9

LE GROUPE propose que le service rendu soit mesuré par le nombre de passagers utilisant un service donné sur un territoire donné.

LE GROUPE, tête de la ligne du C.P., ne peut pas agréer au partage du coût des équipements régionaux proposé dans le document. En effet, on propose que 30% du coût de ceux-ci soient défrayés par les usagers du territoire où ils sont construits. Ceci aurait à notre avis pour effet de faire payer à LE GROUPE 30% des frais de toute gare de triage installée sur son territoire alors qu'elle n'en retirerait pas, et de loin, 30% des bénéfices. En effet, une gare de triage profite à l'ensemble des usagers d'une ligne de chemin de fer.

RECOMMANDATION 10

LE GROUPE propose donc que le coût des équipements à caractère régionaux qui ne visent pas à desservir directement la population de la municipalité où ils sont situés, sont financés à 60% par le gouvernement et à 40% par l'O.R.T..

Finalement LE GROUPE aimerait voir préciser la formule de répartition du coût du matériel roulant. LE GROUPE croit que la répartition du coût de ces investissements entre les municipalités doit se faire selon la formule proposée à la recommandation 9.

8.4.5 Les sources de financement de l'organisme régional.

LE GROUPE croit que les sources de financement de l'organisme régional doivent viser à réduire la congestion causée par l'utilisation de la voiture. C'est pourquoi:

RECOMMANDATION 11

LE GROUPE appuie l'utilisation des revenus de péages et d'une taxe sur les stationnements de la zone centrale et s'oppose à l'utilisation d'une taxe sur l'essence.

Dans le cas des péages, LE GROUPE croit que l'équité exige, soit que des péages soient installés sur l'ensemble des voies d'accès à Montréal, soit qu'il n'y ait pas de péage dans la région métropolitaine. LE GROUPE suggère donc d'installer des postes de péage aux différents points d'entrés de Montréal et en particulier sur les routes 20 et 40 à la hauteur de l'autoroute 13. La structure des tarifs viserait à encourager le co-voiturage.

LE GROUPE s'oppose par contre à l'utilisation d'une taxe sur l'essence car c'est seulement les voyages vers le centre ville qui causent la congestion alors qu'une taxe sur l'essence pénalise l'ensemble des voyages en automobiles. LE GROUPE s'oppose également à l'imposition d'une nouvelle taxe à caractère régional.

8.5.1 La recherche d'une structure tarifaire optimale.

Autant LE GROUPE appuie l'idée d'une tarification basée sur la distance parcourue, autant il lui est impossible d'accepter la tarification proposée dans le document, en particulier aux pages 88 et 89. En effet, le coût d'un kilomètre Vaudreuil - Montréal est de 1,85 $, celui d'un kilomètre Hudson - Montréal de 1,46 $ alors que celui d'un kilomètre Ste-Anne-de-Bellevue - Montréal n'est que de 0,90 $. Comment peut-on expliquer une pareille inéquité dans le traitement des résidents de Vaudreuil. Franchir le lac des Deux-Montagnes requière-t-il l'usage d'un sous-marin?

Plus sérieusement, LE GROUPE s'interroge, vu l'écart de coût entre la passe mensuelle Vaudreuil - Montréal (71,00 $) et Ste-Anne-de-Bellevue - Montréal (29,00 $) s'il n'est pas préférable d'inciter ses résidents à utiliser leur voiture pour se rendre à Ste-Anne-de-Bellevue plutôt et d'accepter l'arrêt du service de train à Ste-Anne-de-Bellevue. D'autant plus que la structure tarifaire

actuelle est la même à Vaudreuil et à Ste-Anne-de-Bellevue. En tout état de cause:

RECOMMANDATION 12

LE GROUPE recommande que la tarification soit établie en vertu de la distance parcourue.

3.3 Commentaires sur le chapitre 9

LE GROUPE ne peut s'empêcher de noter que selon les calculs contenus dans le document (page 73) ce sont seulement les autres municipalités du territoire qui voient leurs coûts s'accroître. LE GROUPE se doit également de souligner la difficulté de projeter adéquatement coûts et revenus.

RECOMMANDATION 13

Elle propose donc que tout dépassement des coûts projetés (tableau 8, page 68) soit assumé à 100% par le Gouvernement du Québec.

3.4 Commentaires sur le chapitre 10. La mise en place

LE GROUPE ré-affirme qu'elle comprend qu'il soit difficile d'accepter que dans une région donnée seulement une partie des municipalités participe au financement du transport en commun et ce à cause de la création d'un "gruyère". Cependant, LE GROUPE veut affirmer le droit qu'ont une majorité des citoyens d'une région donnée, tels que représentés par leurs municipalités, de ne pas participer au réseau de transport en commun régional. De plus, il est important que les C.L.T. puissent se retirer des ententes.

RECOMMANDATION 14

LE GROUPE recommande donc que la participation des municipalités du territoire C soit pour une période initiale de cinq ans, renouvelable automatiquement à tous les cinq ans, sauf sur pré-avis de retrait de six mois.

Pour sa part, LE GROUPE est encore à évaluer s'il doit participer ou non au réseau de transport régional et ne prendra sa décision qu'une fois les paramètres exacts du régime proposé connus.

4–Réflexions et commentaires

4. REFLEXIONS ET COMMENTAIRES

4.1 Partage des responsabilités financières

Quote part municipale ($/100,00 $ d'évaluation)

	LE GROUPE (tableau 7 annexe)		Autres municipalités[2] (page 74)	
	Avant[1]	Après	Avant	Après
Autobus régionaux	?	.04/100 $	.062/100 $	.063/100 $
C. P. - Rigaud	0	.08/100 $	-	.015/100 $
TOTAL	?	.12/100 $		.078/100 $

1) La facture n'est pas encore connue pour les villes concernées.

2) Les autres municipalités représentent les villes à l'extérieur de la C.T.L., C.T.C.U.M. et C.T.R.S.M.

Note: Est-il justifié que LE GROUPE paie après l'intégration 53.8%/100,00 $ soit 0.042/100,00 $ de plus que la moyenne des autres municipalités, compte tenu des services de transports en commun qui y seront rendus et utilisés.

La répartition des coûts selon le facteur de pondération des trains-km et de la population ajustée selon le taux d'intégration permettent d'établir un taux de répartition et coûts par territoire, tels que présentés (référence tableau 6-B), (annexe pour corridor Vaudreuil-Rigaud). Cependant ces résultats, calculés selon le principe et les données à utiliser, ne sont pas exacts et demeurent toujours inexpliqués.

Comparaison du partage des responsabilités financières du transport en commun selon les régimes actuel et proposé.

PARTAGE FINANCIER	R: Régional ORT M: Municipal G: Gouvernemental	REGIMES					
		Actuel			Proposé		
		R	M	G	R	M	G
IMMOBILISATIONS	Caractère régional . Métro . Métro de surface . Train de banlieu . Autobus régionaux	0	40	60	10	30	60
	Caractère local . Gare . Autobus	0	25	75	0	25	75
EXPLOITATION*	Régionale	0	100	0	30	70	0
	Locale	0	100	0	0	100	0
INTEGRATION TARIFAIRE ET/OU COUT D'IMPLANTATION (SYSTEME)	Régionale	0	0	0	100	0	0
	Locale	0	0	0	0	100	0

* Après revenus des usagers et subventions gouvernementales.

LE GROUPE désire également voir la contribution (subvention) du gouvernement pour l'aide au fonctionnement établie comme suit:

- 40% des revenus générés;

- 110% sur escompte accordé sur vente de billets pour passages multiples;

- Mesure de plafonnement uniquement s'il n'y a aucun déficit ou recommandation 7.

L'analyse de la présentation n'a pu permettre la vérification des outils et modèles utilisés qui justifient les projections présentées au document du gouvernement. Cette vérification s'impose avant toute prise de décision finale au niveau financier, car les municipalités doivent connaître le plus précisément possible leurs implications financières de cette participation conjointe dans un tel projet.

C'est pourquoi LE GROUPE propose que tout excédent des coûts projetés soit assumé à 100% par le gouvernement (recommandation 13.

4.2 La tarification

a) Exemple d'utilisation et coûts différents pour le résident de Vaudreuil via Montréal (train C.P.)

i)	Un billet Vaudreuil - Montréal	71,00 $/mois	Page 89
ii)	Un billet Vaudreuil - Ste-Anne-de-Bellevue	36,00 $/mois	Page 64
	Un billet Ste-Anne-de-Bellevue - Montréal	29,00 $/mois	Page 89
	TOTAL	65,00 $/mois	

b) Variation relative des tarifs mensuels (par train C.P.)

(Référence page 88 et 89)

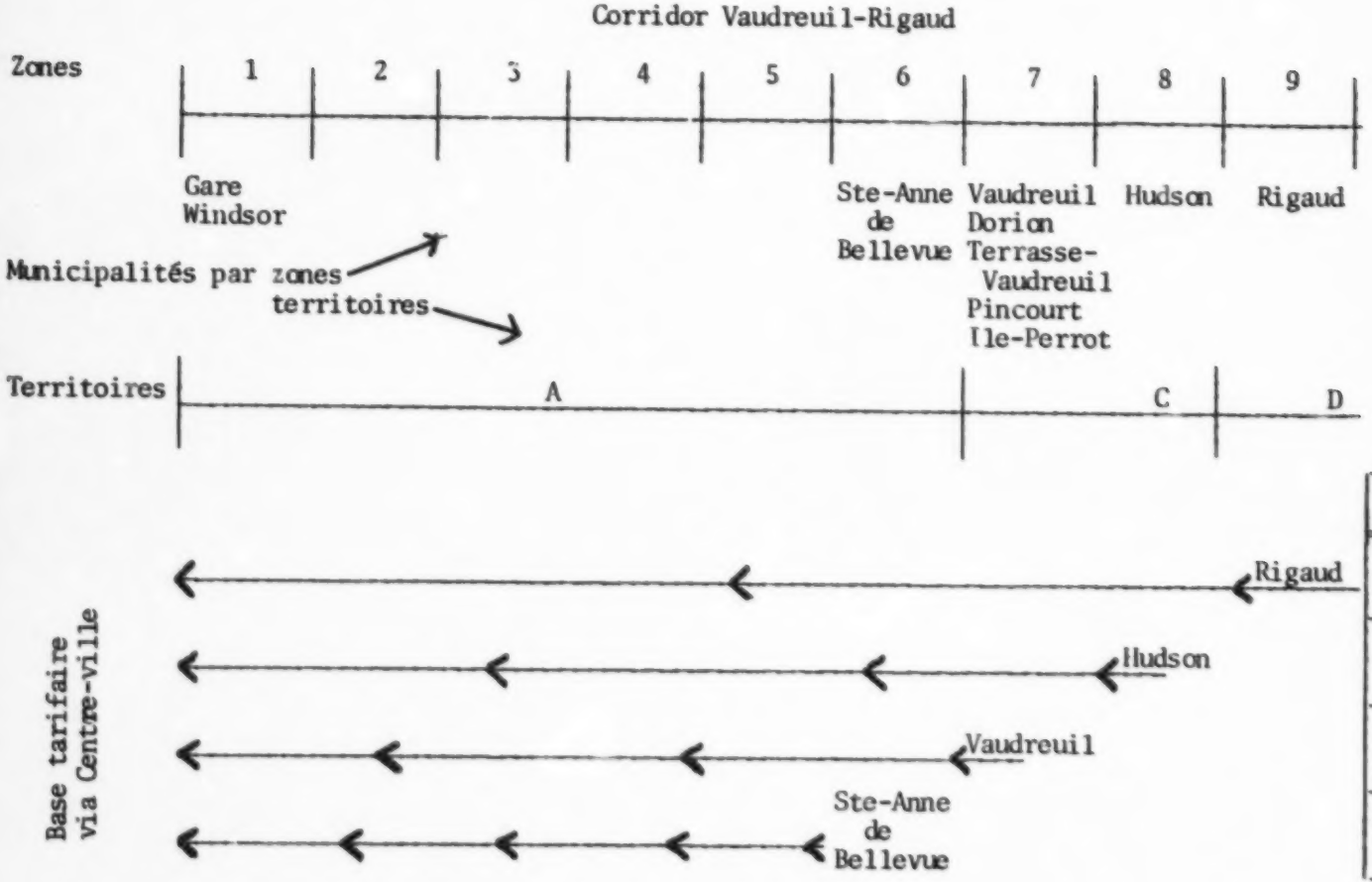
	Avant	Après	Variation %
Via Montréal de:			
. Rigaud	87,05 $	111,00 $	27½ ↑
. Hudson	87,05 $	78,00 $	10.4 ↓
*** . Vaudreuil	81,75 $	71,00 $	13.15 ↓
. Ste-Anne-de-Bellevue	81,75 $	29,00 $	64.5 ↓

c) LE GROUPE reconnait, au niveau tarifaire: que le principe d'équité guidant cette revision tarifaire et cette nouvelle proposition (page 39) demeure toujours l'objectif souhaitable dans le domaine du transport en commun.

Cependant, LE GROUPE considère que cette proposition tarifaire ne rencontre pas le principe d'équité.

TARIFICATION

Représentation graphique par zones et par territoires



Km	Tarif mensuel	$/Km
64.4	111 $	1,72 $
53.4	78 $	1,46 $
38.3	71 $	1,85 $
32.2	29 $	0,90 $

Il semble évident et non pertinent qu'il soit nettement plus désavantageux de partir de Vaudreuil pour aller à Montréal.

Conclusion et recommandations

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le transport en commun s'avère un besoin social, un pas en avant au niveau des bénéfices retirés par la société.

Telle que présentée, la proposition gouvernementale nécessite cependant une approche complète plus adéquate et ce plus particulièrement aux niveaux de la distribution des responsabilités administratives, des contrôles décisionnels et à celui des structures tarifaires proposées.

L'analyse de la dite proposition gouvernementale soumise dans le document intitulé "Le transport en commun un choix régional" (juin 1982) reflète cependant plusieurs lacunes et interrogations qui, finalement vous sont succinctements présentés dans le contenu des commentaires suivants.

RECOMMANDATIONS

R. 1 La Commission des transport du Québec puisse entendre des appels d'un C.L.T. insatisfait du niveau de service sur son territoire, des tarifs sur son territoire et du calcul de sa part du déficit.

R. 2 LE GROUPE recommande qu'il revient aux seuls C.L.T. de déterminer les horaires et tarifs des services locaux.

R. 3 LE GROUPE recommande donc que l'O.R.T. puisse déclarer d'intérêt régional, et donc subventionner à 30% leur déficit résiduel certains services de transports locaux et ce afin d'accroître l'efficacité globale du système.

R. 4 LE GROUPE recommande que chaque C.L.T. a le droit d'organiser comme bon lui semble les transports locaux.

R. 5 LE GROUPE recommande que Rigaud et Ste-Madeleine de Rigaud soient désignés comme partie du territoire C aux fins de la constitution de l'O.R.T. et qu'ils appartiennent à la zone tarifaire 8. LE GROUPE recommande qu'il en soit de même pour toutes les autres municipalités de la zone C, soit: Vaudreuil-sur-le-lac, St-Lazare, Pointe-du-Moulin, Notre-Dame-de-l'Ile-Perrot et l'Ile Cadieux.

R. 6 LE GROUPE croit qu'elle doit être le résultat d'élections de membres du Comité exécutif par le conseil de l'O.R.T.

R. 7 LE GROUPE recommande donc qu'il n'y ait pas de plafonnement des subventions gouvernementales.

R. 8 Tout coût supplémentaire lors d'achat d'autobus engendré par une politique d'achat au Québec serait financé à 100% par le Gouvernement du Québec.

R. 9 LE GROUPE propose que le service rendu soit mesuré par le nombre de passagers utilisant un service donné sur un territoire donné.

R. 10 LE GROUPE propose donc que le coût des équipements à caractère régionaux qui ne visent pas à desservir directement la population de la municipalité où ils sont situés, sont financés à 60% par le gouvernement et à 40% par l'O.R.T.

R. 11 LE GROUPE appuie l'utilisation des revenus de péages et d'une taxe sur les stationnements de la zone centrale et s'oppose à l'utilisation d'une taxe sur l'essence.

R. 12 LE GROUPE recommande que la tarification soit établie en vertu de la distance parcourue.

R. 13 Elle propose donc que tout dépassement des coûts projetés (tableau 8, page 68) soit assumé à 100% par le Gouvernement du Québec.

R. 14 LE GROUPE recommande donc que la participation des municipalités du territoire C soit une période initiale de cinq ans, renouvelable automatiquement à tous les cinq ans, sauf sur pré-avis de retrait de six mois.

ANNEXE

Assemblée nationale du Québec
Direction générale des services parlementaires
Secrétariat des commissions

COMMISSION DE LA VILLE DE VAUDREUIL
REÇU
30 SEP. 1982
PAR.....

Québec, le 27 septembre 1982

INTERPUBLIC COMMUNICATIONS
2, rue Dutrisac
VAUDREUIL
J7V 7E6

Sujet: Commission élue permanente
des Transports

Mesdames,
Messieurs,

J'accuse réception de votre télégramme du 27 septembre 1982 concernant la commission en titre.

Je m'empresse donc, conformément à votre demande, de vous inscrire sur la liste maîtresse des personnes ou organismes désireux d'être entendus dans le cadre des travaux de la commission qui se dérouleront les 12, 13 et 14 octobre prochain.

Je vous rappelle que la date limite pour l'envoi de votre mémoire au Secrétariat des commissions parlementaires est le vendredi 1er octobre 1982.

Je vous fais parvenir ci-joint une brochure intitulée "Les auditions publiques des commissions parlementaires". J'espère que ce document saura répondre à toutes vos interrogations, sinon n'hésitez pas à me contacter.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean Bédard
Greffier de la commission

/cr

p.j.

Hôtel du Parlement
Québec G1A 1A4

TELEPOST
TQL043 SEP 27 1951 EST
CNCPNS MDBF
MM3259 MDBF506 CFN CRT RA VAUDREUIL QUE 27 1041

CORPORATION DE LA VILLE DE VAUDREUIL
REÇU
28 SEP. 1982
PAR.....

VILLE DE VAUDREUIL,
2 RUE DUTRISAC,
VAUDREUIL QUE, J7V 7E6

Postes Canada

C O N F I R M A T I O N

BF506 58 FR
CRT RA VAUDREUIL QUE 27 1041
SECRETARIAT DES COMMISSIONS ATTN: M JEAN BEDARD GREFFIER (LIV. PAYEE)
COMMISSION PARLEMENTAIRE ASSEMBLEE NATIONALE
HOTEL DU GOUV. CHAMBRE 6 QUEBEC QUE G1A 1A4
BT
MONSIEUR, LES MUNICIPALITES DE DORION-VAUDREUIL, ILE PERROT,
TERRASSE VAUDREUIL, HUDSON ET PINCOUT PRESENTERONT UN RAPPORT
POUR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE CONCERNANT LE TRANSPORT.
LE MANDAT POUR LA REDACTION DE CE RAPPORT A ETE CONFIE A LA
FIRME INTERPUBLIC COMMUNICATIONS. LES COPIES DE CE RAPPORT
VOUS SERONT TRANSMISES DANS LES DELAIS STIPULES AUX SPECIFICATIONS.
DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE.
INTERPUBLIC COMMUNICATIONS
2 RUE DUTRISAC VAUDREUIL,

NNNN

CONFIRMATION

CNCP Telecommunications

MIO368 271743
BK
.VILLE DE VAUDREUIL;
.2 RUE DUTRISAC;
.VAUDREUIL QUE; J7V 7E6
./
(MFD BK017 FR
[
CRT RA VAUDREUIL QUE 27 1546
[
BT
[
MADAME; SUITE A UNE CONVERSATION TELEPHONIQUE DU 27 SEPTEMBRE 1982 AVEC MME ANDRE MANEL; NOUS VOUS REMERCIONS POUR L'EXTENSION DU DELAI QUE VOUS NOUS AVEZ ACCORDE AFIN DE PRESENTER LE RAPPORT POUR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE DES MUNICIPALITES DE DORION; VAUDREUIL; ILE PERROT; TERRASSE VAUDREUIL; HUDSON ET PINCOURT.
VOUS RECEVREZ DONC COMME PREVU LUNDI LE 4 OCTOBRE 1982 LES COPIES DEMANDEES POUR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE CONCERNANT LE TRANSPORT EN COMMUN. BIEN A VOUS
MICHEL ST-DENIS; INTER PUBLIC COMMUNICATION
//

MFD BK017 DEL0001

(MFD199 0000 FR
[RA] [MME LOUISE ROY ATTACHE POLITIQUE MINISTERE DES TRANSPORTS
(LIV.PAYEE)
1410 RUE STANLEY 8E ETAGE MONTREAL QUE H3A 1P9][]

MFD BK017 DEL0002

(MFD200 0000 FR
[QC][SECRETARIAT DES COMMISSIONS PARLEMENTAIRES ASSEMBLEE NATIONALE
ATTN JEAN BEDARD GREFFIER
HOTEL DU GOVT CH.6 QUEBEC QUE G1A 1A4]
[CECI EST COPIE DU TELEGRAMME ENVOYE A MME LOUISE ROY ATTACHE POLITIQUE; MINISTERE DES TRANSPORTS MONTREAL]

REÇU
29 SEP. 1982
PAR.....